IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

- **Komisji Infrastruktury (nr 160)**
- **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 118)**

z dnia 25 stycznia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 160)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 118)

25 stycznia 2022 r.

Komisje: Infrastruktury oraz Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej (druk nr 1729).

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Weber** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami oraz **Rafał Maksymowicz** ekspert Polska 2050.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Kamil Basicki**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Link do wideokonferencji wraz z instrukcją został państwu wysłany. Jednocześnie informuję, że posłowie obecni na sali mogą zalogować się do systemu tak jak dotychczas, za pomocą karty, a posłowie uczestniczący zdalnie za pomocą tabletów.

Proszę o zalogowanie się. Przystąpimy do sprawdzenia kworum. Prosiłbym biuro, aby to głosowanie było aktywne aż do zakończenia posiedzenia Komisji. Sprawdzamy kworum. Stwierdzam kworum.

Przystępujemy do rozpatrzenia porządku dziennego. Zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie ocena funkcjonowania ustawy z dnia 16 maja 2019 r. o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. Czy są uwagi do porządku obrad? Nie widzę. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Witam pana ministra Rafała Webera wraz ze współpracownikami. Oddaję głos panu ministrowi.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Rafał Weber:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu. Witam wszystkich państwa, członków połączonych Komisji. Szanowni państwo, przepraszam za to, że posiedzenie Komisji nie mogło odbyć się dwa tygodnie temu, ale akurat o tej samej godzinie mieliśmy posiedzenie Senatu i ustawę wdrażającą pakiet mobilności, tak że było to związane z aktywnościami na senackiej sali plenarnej.

Jeżeli chodzi natomiast o sam temat, czyli o cele ustawy o Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej, to zacznę od wprowadzenia historycznego. Ustawa powstała w celu zachęcenia samorządów do organizacji połączeń autobusowych. Przepisy weszły w życie 18 lipca 2019 r., a sam fundusz jest pierwszym na tak dużą skalę narzędziem wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego w organizacji publicznego transportu zbiorowego.

Ustawa przewiduje wsparcie ze środków budżetowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w uruchamianiu nowych linii komunikacyjnych oraz odtworzenie połączeń, które zostały zlikwidowane. Wsparcie jest przekazywane za pośrednictwem wojewodów jako dofinansowanie przez rząd zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego w zakresie autobusowej komunikacji publicznej. W ramach funduszu organizatorzy otrzymują dopłatę do kwoty z tytułu pojedynczej linii komunikacyjnej w przewozach autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W pierwszych miesiącach działalności funduszu, czyli od 1 września 2019 r., dopłata ta wynosiła maksymalnie 1 zł do wozokilometra, natomiast widząc potrzebę zwiększenia tego dofinansowania, w głównej mierze wynikającą z pandemii COVID-19, z dużo mniejszej mobilności polskiego społeczeństwa, z mniejszego zainteresowania korzystaniem z komunikacji zbiorowej, przez co przewoźnicy mieli mniejsze wpływy z biletów, postanowiliśmy zwiększyć kwotę dopłaty z 1 zł do maksymalnie 3 zł. Ta nowa stawka obowiązuje od 1 kwietnia 2020 r.

Jeżeli chodzi o lata 2019, 2020 i 2021 w kontekście stworzonych nowych linii komunikacyjnych, statystyka wygląda następująco. Od 1 września do końca 2019 r. ze środków funduszu sfinansowanych zostało 1228 linii komunikacyjnych. Kwota, która została wydatkowana na ten cel, to nieco ponad 10 mln zł. W 2020 r. dofinansowaniem objęte zostały już 2834 linie komunikacyjne. Kwota wydatkowana na ten cel to 140 mln zł. W 2021 r., w roku cały czas covidowym, mimo to że cały czas żyliśmy w trakcie pandemii i z pewnymi ustawowymi ograniczeniami, dofinansowaniem objęto 4081 linii komunikacyjnych, a kwota zaangażowana na ten cel to 435 mln zł, tak że między 2020 r. i 2021 r. widać dynamiczny, prawie 90-procentowy skok, jeżeli chodzi o tworzenie nowych linii użyteczności publicznej i tym samym wykorzystanie tego funduszu.

W 2022 r., odniosę się może do obecnego roku, gdzie znowu mamy do czynienia z przyrostem tworzonych linii komunikacyjnych. Poprosiłem wojewodów, którzy są odpowiedzialni za organizację naborów i rozstrzyganie w sprawie umów z organizatorami o to, aby do połowy stycznia przedstawili informację o tym, jak ukształtowało się tworzenie linii autobusowych. Na ten dzień mamy 4922 linie komunikacyjne wsparte z funduszu rozwoju przewozów autobusowych. Jest to wzrost o ponad 20% w stosunku do poprzedniego roku. Szacujemy, że wnioskowana przez organizatorów kwota dopłaty z funduszu wyniesie ok. 550 mln zł, tak że będzie to 70-procentowe wykorzystanie całej puli, która, przypomnę Wysokim Komisjom, jest przygotowana w kwocie 800 mln zł.

Reasumując, fundusz rozkręca się. Widać, że jednostki samorządu terytorialnego dostrzegają jego celowość, dostrzegają też potrzebę tworzenia linii autobusowych. Widzimy też, że pandemia COVID-19 przeorientowała rynek przewozów autobusowych. Pewna część firm, która funkcjonowała na rynku prywatnym, z racji tego, że nie mogła generować przychodu, siłą rzeczy musiała wycofać się z tego rynku. Aktywność samorządowców i mimo wszystko chęć utrzymania oferty przewozowej oraz utrzymania oferty transportowej dla mieszkańców danego terenu, pozwoliły na zastąpienie tych linii liniami użyteczności publicznej, które są wspierane z rządowego funduszu przewozów autobusowych.

W bieżącym roku wojewodowie nadal mogą ogłaszać nabory. Jeżeli dysponują limitem, po sygnale od organizatorów nadal mogą ogłaszać nabory i dofinansowywać tworzenie linii użyteczności publicznej komunikacji autobusowej. Jestem przekonany, że w tym roku tak będzie, że do tego funduszu będą dołączali kolejni samorządowcy, kolejni starostowie, kolejni wójtowie, kolejni marszałkowie, którzy dostrzegą potrzebę organizacji oferty przewozowej na swoim terenie, i że będą do tego wykorzystywać fundusz rozwoju przewozów autobusowych.

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, tyle tytułem wstępu. Jeżeli są pytania z państwa strony, oczywiście służę odpowiedzią. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo, pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Dzień dobry, panie ministrze. Chciałbym prosić, aby był pan uprzejmy troszkę rozwinąć wątek kosztów jednostkowych. Mówimy o liniach, ale ile to jest kursów? Ile to jest pasażerów? Ile kosztuje pasażerokilometr? Przepraszam za to żargonowe sformułowanie, ale to jest chyba najważniejsza informacja co do jednostkowych kosztów. Takie byłoby jedno pytanie.

Mam jedną uwagę. Kilkakrotnie mówiłem o tym, że w tym działaniu brakuje schematu dla innowacyjnych działań, tzn. rozwiązań, które można by wprowadzać, wykorzystując możliwość działania wspólnot lokalnych, aby one same organizowały się do przewozów. Przykładowo mamy grupę wsparcia, która organizuje się poprzez medium społecznościowe, mamy system talonów, bonów i właściciel samochodu osobowego, który „podrzucił" uprawnioną osobę, za przejazd osoby uprawnionej otrzymuje bon, który potem rozlicza, np. w podatku. Okazałoby się, że te systemy są dużo bardziej elastyczne, sprawniejsze, a jednocześnie budują więzi lokalne, co jest bardzo ważne na poziomie wiejskim.

Czy pan minister rozważał może tego typu inteligentne rozwiązania – nazwałbym je *smart village* czy *smart city* – które powodowałyby, że pojawiałaby się tutaj nowa jakość, jednocześnie mielibyśmy pewien postęp, a także obniżenie kosztów jednostkowych? Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy z sali? Proszę bardzo, panie pośle.

Poseł Wiesław Buż (Lewica):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, pięknie pan wskazał rozwój dopłat. Cały czas jest więcej linii, więcej pieniędzy. Mamy jeszcze wolną ilość środków do wykorzystania, niemniej jednak zwracałem uwagę na fakt, że utrzymanie dopłaty z 1 zł do 3 zł… W roku bieżącym również jest to 3 zł do wozokilometra. Czy ta dopłata wystarcza?

Przewoźnicy zgłaszają do mnie informację, że w dobie rosnących podwyżek cen energii, a przede wszystkim paliwa, kwota ta jest niewystarczająca i nie bardzo gwarantuje im rentowność tych przewozów, abstrahując od ilości wzrostów, o których pan minister wspomniał. Czy nie należałoby jednak zwiększyć tej kwoty, być może tracąc limit do wykorzystania bądź starając się o jego zwiększenie w przyszłości? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy ktoś jeszcze z pań bądź panów posłów? Nie widzę, więc proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o pierwsze pytanie pana posła Wilczyńskiego o bardziej precyzyjne informacje związane z liczbą kursów i liczbą pasażerów, jeżeli chodzi o kursy, to z pewnością informacje te są dostępne w urzędach wojewódzkich, bo, tak jak powiedziałem na początku, to wojewodowie są odpowiedzialni za organizowanie naboru, określanie parametrów tych naborów. W dużej części oczywiście bazują na samej ustawie, ale też mają pewną przestrzeń, elastyczność i mogą oczekiwać dodatkowego wypełniania pewnych elementów, tak że jeżeli chodzi o godziny kursów na poszczególnych liniach autobusowych, to sądzę, że to wojewodowie są właściwym adresatem tego pytania i mają takie dane zbierane i segregowane.

Jeżeli chodzi natomiast o liczbę pasażerów, to myślę, że nawet wojewodowie nie mają takiej informacji. Dlaczego? Ponieważ, tak jak mówię, liczba pasażerów cały czas zmienia się. Kiedy nie ma ograniczeń przewozowych, jest wyższa, a kiedy są ograniczenia przewozowe, czyli jest np. ustawowo określony limit pasażerów w komunikacji zbiorowej albo kiedy jest praca zdalna, siłą rzeczy liczba pasażerów maleje. Wątpię, żeby przewoźnik każdego dnia był w stanie oszacować liczbę pasażerów, których będzie przewoził w przyszłości, i jak dana linia komunikacyjna wpłynie na rozwój czy dostępność transportową

danego terenu. Myślę, że na początku musimy uspokoić sytuację związaną z pandemią, bo naprawdę zniekształca nam ona te statystyki, a kiedy sytuacja uspokoi się, będziemy bazowali na parametrach, które nie są uzależnione od pandemii.

Jeżeli chodzi o drugie pytanie pana posła Wilczyńskiego, pan poseł określił mechanizm rozwoju transportu, który ciężko nazwać transportem zbiorowym. To jest dokładnie taksówka, to bardziej jest transport indywidualny niż transport zbiorowy. Ustawa o funduszu rozwoju przewozów autobusowych ma na celu właśnie rozwój transportu zbiorowego, transportu autobusowego, aby zachęcić do tego jak największą liczbę mieszkańców naszego kraju. Żeby zachęcić, trzeba dać dobrą ofertę. Żeby dać dobrą ofertę, należy współpracować z samorządem. My przekazujemy dosyć znaczną część wsparcia na utrzymanie linii komunikacyjnej, natomiast rolą samorządu, i to też wynika z przepisów ustawy Prawo transportu zbiorowego, jest to, aby takie linie tworzyć, aby takie linie uruchamiać i aby wpisywać się w oczekiwania społeczne. Rolą funduszu nie jest dopłata do przewozów, które wożą powietrze. One siłą rzeczy nie będą się opłacać.

Nawiązuję tutaj również do pytania nr 3 pana posła Buża, jeżeli dobrze rozpoznałem. Oczywiste jest, że gdy linia autobusowa nie wozi pasażerów i nie ma tego dodatkowego wpływu z biletów, to jest nierentowna. Linie mają być tworzone w taki sposób, aby z jednej strony dać ofertę przewozową, z drugiej strony zlikwidować białe plamy komunikacyjne, ale z trzeciej strony zachęcić lokalną społeczność do tego, żeby korzystać z tej oferty przewozowej, czyli żeby pasażerowie byli nie w takiej ilości, która pozwalałaby na generowanie przychodów, bo wtedy fundusz jest niepotrzebny, wtedy stała ilość sprzedanych biletów wpływa na utrzymanie bieżącej sprawności finansowej danego przewoźnika, ale żeby była liczba pasażerów, która po zsumowaniu z dopłatą rządową oraz z 10-procentową częścią samorządu pozwoli na funkcjonowanie tego typu przewozów w lokalnym terenie.

Jeżeli chodzi o zwiększenie kwoty z 3 zł do jakiejś innej, jak rozumiem, wyższej, to oczywiście można formułować takie propozycje. Jestem przekonany, że gdyby kwota dopłaty była ustalona na poziomie 6 zł, też pojawiałyby się głosy, że to niewystarczająco. Będziemy reagować na bieżąco. Na tę chwilę, jeżeli chodzi o zainteresowanie wykorzystaniem środków z funduszu, wprost widzimy przyrost linii komunikacyjnych, które są tworzone i co do których wystarcza tego typu dofinansowanie.

Mało tego, co prawda w skali całego kraju średnie wykorzystanie funduszu to ok. 70%, ale są takie województwa, w których nastąpiło przekroczenie limitu. Tam niektóre jednostki samorządu terytorialnego w pierwszej chwili nie otrzymały dofinansowania. Oczywiście odpowiadamy na tego typu sytuacje, tworzymy schemat, w ramach którego te jednostki samorządu terytorialnego mogą prowadzić linie autobusowe i otrzymać refundację za linie deficytowe. To pokazuje, że dokładnie w czterech województwach nastąpiło na tyle duże zainteresowanie, że limit tam przewidziany był za mały. Oczywiście będziemy reagować na tę sytuację w sposób ustawowy, będziemy chcieli skorygować sposób naliczania środków finansowych na dane województwa, a także sposób rozliczania niewykorzystanego limitu. Teraz niewykorzystany limit w ramach danego województwa można ściągnąć z powrotem do funduszu dopiero w drugiej połowie danego roku i później oczywiście przekazać to do tych województw, które oczekują na tego typu środki. Będziemy chcieli zapewnić sobie ten mechanizm zdecydowanie wcześniej, aby wcześniej reagować, ale do tego właśnie potrzebne są zmiany ustawowe.

Mam nadzieję, że tutaj Komisja Infrastruktury, jak i, jeżeli będzie taka potrzeba, Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej przychylą się do propozycji Ministerstwa Infrastruktury, że mechanizm podziału środków finansowych na dane województwo, a później takiego szybkiego reagowania w sytuacji, kiedy limit w danym województwie będzie niewystarczający, zostanie stworzony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Pan poseł Wilczyński. Zanim udzielę głosu, prosiłbym wszystkich, którzy nie mają, o założenie maseczek. Panie pośle Sośnierz, czy mogę prosić o założenie maseczki? Jeżeli pan poseł ma zwolnienie, to może uczestniczyć zdalnie, jak jest chory. Mamy taką sytuację pandemiczną, jaką mamy, więc

prosiłbym uszanować zdrowie innych. Nie musi pan uczestniczyć fizycznie, może pan uczestniczyć zdalnie i prosiłbym o założenie maseczki bądź opuszczenie sali. Czy pan poseł Sośnierz słyszy, czy nie?

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Proszę kontynuować.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Naprawdę prosiłbym, aby założył pan maseczkę, choćby z kultury.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, proszę pana, bo będę zmuszony wykluczyć pana z posiedzenia Komisji. Panie pośle, przywołuję pana do porządku.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

A ja przywołuję pana do tego, żeby respektował pan zaświadczenie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Po raz drugi przywołuję pana do porządku. Skoro jest pan chory i niezdolny do noszenia maseczki…

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Nie jestem chory.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

…może pan uczestniczyć zdalnie, a nie narażać innych na chorobę i niebezpieczeństwo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Niech pan skończy z tymi zabobonami.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Wykluczam pana posła z posiedzenia Komisji. Proszę opuścić salę, panie pośle Sośnierz.

Pan poseł Wilczyński.

Poseł Ryszard Wilczyński (KO):

Tak, panie przewodniczący, niestety musimy mówić o rzeczach realnych, czyli przejdźmy do przewozów autobusowych. Dziękuję, panie ministrze, za informacje. Rozumiem, że w tej chwili resort nie posiada informacji o kosztach jednostkowych. To jest pewien minus. Zwracam na to uwagę, bo w istocie celem nie jest to, żeby były linie autobusowe, tylko celem jest to, żeby ludzie, którzy nie mają innych możliwości, mogli skorzystać z usługi i załatwiać swoje bytowe sprawy. Odnoszę się tutaj do osób, które są w miejscowościach, przez które linia autobusowa po prostu nie idzie, a nie idzie, bo są za małe. Mieszkam w takiej miejscowości. Jedyny autobus, jaki tam dojeżdża, to szkolny transport dla dzieci, i to jeszcze przez jakiś czas, bo niedługo w ogóle nie będzie tam dzieci.

Co teraz? Wracam do tego pomysłu, schematu, który budowałby innowacyjność, dlatego że istotą jest to, aby osoba, która ma potrzebę, której grozi wykluczenie komunikacyjne, która jest wykluczona komunikacyjnie, mogła dojechać. Zrobienie schematu, który powodowałby, że zaczęły działać różnego rodzaju inteligentne formy, równocześnie bazujące na rozwiązaniach IT, na mediach społecznościowych i na pomocy sąsiedzkiej. Byłoby to duże dobro społeczne.

Cały program nie ma problemu finansowego. Wyraźnie widać, że pieniądze są. Można wyobrazić sobie takie działanie, kiedy uruchamiamy np. senior-busy, bo mówił pan, że nie chodzi o taksówkę. Takie bonowe rozliczenie to jest oczywiście jedna z form, ale można sobie wyobrazić, że przyjeżdża busik, busik jest do dyspozycji seniorów, jest odpowiednio zamawiany w odpowiednich porach przez odpowiednią liczbę osób i będzie funkcjonował. Chodzi więc o to, żeby w pełni wykorzystać możliwości, jakie tkwią we współczesnych możliwościach komunikacji i w innowacyjności społeczności lokalnej i samorządów terytorialnych, i stworzyć na to odpowiednie źródło finansowania. Tak jak

powiedziałem, to jest przyszłość. To jest przyszłość. To będzie efektywne, to będzie tanie, a chodzi oczywiście o efektywność finansową usługi publicznej. Dziękuję. Nie oczekuję odpowiedzi, bo mój głos traktuję jako pewną zachętę do aktywności i kreatywnego działania resortu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy są jeszcze jakieś głosy? Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Rafał Weber:

Panie przewodniczący, pozwolę sobie jednym zdaniem skomentować propozycję pana posła. Ona nie zawiera w sobie elementu usprawnienia komunikacji zbiorowej. Czym innym jest tworzenie komunikacji zbiorowej, a innym pomysłem – a tak odczytuję pomysł pana posła Wilczyńskiego – jest wsparcie osób starszych, schorowanych, samotnych, takich, których nie stać ani na kupno własnego samochodu, ani na korzystanie z komunikacji zbiorowej, jeżeli dociera ona do danej miejscowości. To, o czym mówi pan poseł Wilczyński, ma bardziej charakter socjalny aniżeli charakter rozwoju transportowego.

Z tego co wiem, w niektórych miejscach jednostki samorządu terytorialnego za pośrednictwem ośrodków pomocy społecznej proponują takie usługi. Proponują usługi dowozu osób starszych do przychodni, do szpitala, do urzędu, żeby załatwić sprawy urzędowe. Tak dzieje się w niektórych jednostkach samorządu terytorialnego, ale, powtarzam, nie ma to charakteru stricte usprawnienia komunikacji zbiorowej, tylko ma to charakter wsparcia osób najsłabszych, najstarszych, takich, które samodzielnie nie są w stanie dostać się pojazdem indywidualnym do innego miejsca, do innego miasta albo nie są w stanie dotrzeć nawet na przystanek autobusowy, jeżeli tam dociera autobus, bo są ograniczeni ruchowo. Jeszcze raz powtarzam, że to jest inny rodzaj wsparcia. To jest bardziej wsparcie socjalne niż tworzenie sprawnej, spójnej komunikacji zbiorowej.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Nie widzę więcej głosów. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny wspólnego posiedzenia Komisji Infrastruktury i Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej. Zamykam posiedzenie.